

# BEST AVAILABLE COPY

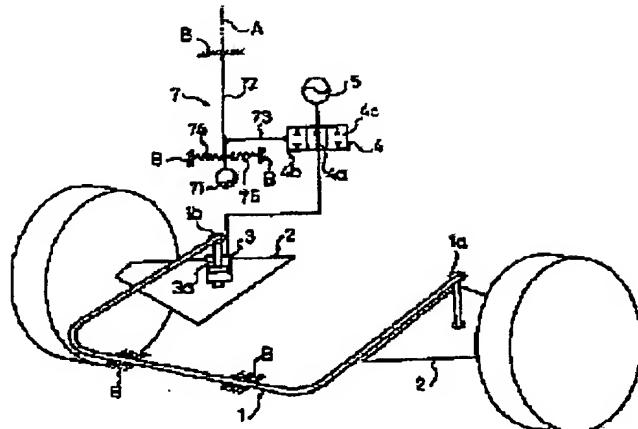
## STABILIZER RIGIDITY CONTROL STRUCTURE

**Publication number:** JP8268027  
**Publication date:** 1996-10-15  
**Inventor:** WATANABE KOICHI  
**Applicant:** KAYABA INDUSTRY CO LTD  
**Classification:**  
- **international:** B60G17/015; B60G17/015; (IPC1-7): B60G17/015  
- **european:**  
**Application number:** JP19950099610 19950331  
**Priority number(s):** JP19950099610 19950331

[Report a data error here](#)

### Abstract of JP8268027

**PURPOSE:** To provide cost reduction in manufacture and improve general purpose property by controlling rigidity of a stabilizer and reducing the number of parts to be used for its embodiment. **CONSTITUTION:** This rigidity control structure of stabilizer, which has a stabilizer 1 whose middle part is connected to the body B side and both end sides are connected to the axle side, actuators 3, 3f and 3r which can reduce the rigidity degradation of the stabilizer 1 and a switching valve 4 which selects operation or no operation of the actuators 3 or the like, whereas the switching valve 4 or the like is formed so as to be switched by an inertial force in the body lateral direction which is caused by the rolling phenomenon at the body B, and the inertial force is formed so as to be attained by the movement of an inertial object 71 whose inertial force exists in the body B.



(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平8-268027

(43)公開日 平成8年(1996)10月15日

(51)Int.Cl.<sup>6</sup>  
B 60 G 17/015

識別記号

庁内整理番号

F I  
B 60 G 17/015

技術表示箇所  
Z

審査請求 未請求 請求項の数5 FD (全8頁)

(21)出願番号 特願平7-99610

(22)出願日 平成7年(1995)3月31日

(71)出願人 000000929

カヤバ工業株式会社  
東京都港区浜松町2丁目4番1号 世界貿易センタービル

(72)発明者 渡辺 功一

東京都港区浜松町2丁目4番1号 世界貿易センタービル カヤバ工業株式会社内

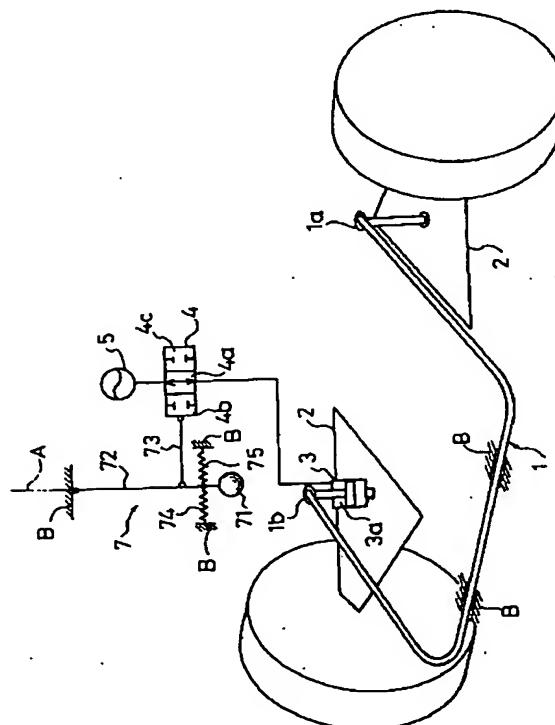
(74)代理人 弁理士 天野 泉

(54)【発明の名称】 スタビライザの剛性制御構造

(57)【要約】

【目的】 スタビライザの剛性制御を可能にするのは勿論のこと、その具現化にあって部品点数の削減を可能にして、製品コストの低廉化と汎用性の向上を期待するに最適となる。

【構成】 中間部が車体B側に連結され両端が車軸側に連結されるスタビライザ1と、該スタビライザ1における剛性の減殺を可能にするアクチュエータ3, 3f, 3rと、該アクチュエータ3, 3f, 3rの作動不作動を選択する切換バルブ4, 4f, 4rと、を有してなるスタビライザの剛性制御構造において、切換バルブ4, 4f, 4rが車体Bにおけるロール現象に起因する車体横方向の慣性力で切り換えられるように形成されてなると共に、慣性力が車体B内に配在される慣性体(71)の移動によって得られるように形成されてなるとする。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 中間部が車体側に連結され両端が車軸側に連結されるスタビライザと、該スタビライザにおける剛性の減殺を可能にするアクチュエータと、該アクチュエータの作動不作動を選択する切換バルブと、を有してなるスタビライザの剛性制御構造において、切換バルブが車体におけるロール現象に起因する車体横方向の慣性力で切り換えられるように形成されてなると共に、慣性力が車体内に配在される慣性体の移動によって得られるように形成されてなるスタビライザの剛性制御構造

【請求項2】 慣性体が車体側内に上端が連結される縦ロッドの下端に連設された分銅体からなると共に、縦ロッドに一端が連結された横ロッドの他端が切換バルブに連結されてなることを特徴とする請求項1のスタビライザの剛性制御構造

【請求項3】 分銅体、縦ロッドまたは横ロッドのいずれかに中立スプリングが連結されてなることを特徴とする請求項2のスタビライザの剛性制御構造

【請求項4】 アクチュエータが片ロッドシリンダあるいは両ロッドシリンダとされてなることを特徴とする請求項1のスタビライザの剛性制御構造

【請求項5】 アクチュエータがスタビライザの中間部に配設されるロータリーアクチュエータとされてなることを特徴とする請求項1のスタビライザの剛性制御構造

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【産業上の利用分野】 この発明は、車両に架装されてロール制御に利用されるスタビライザにおける適正な作動を確保するスタビライザの剛性制御構造の改良に関する。

## 【0002】

【従来の技術】 周知のように、車両に架装されるスタビライザは、これに作用する捩り力に反発する弾性力、即ち、剛性を有するように構成されているから、例えば、車両が旋回してロール現象が発現されるような状況になると、その剛性でロール現象を阻止する、即ち、ロール制御するように機能する。

【0003】 それ故、スタビライザにおける剛性は、これが大きい程車両におけるロール現象の緩和に寄与することになり、特に、車両における左右輪が逆位相に上下動する場合にも、車体に搖れを生じさせないようにすることが可能になる。

【0004】しかし、スタビライザは、その両端を車軸側に連結する一方でその中間部を車体側に連結するので、車両における所謂バネ要素となり、従って、乗り心地の上からは、その剛性が小さい程好ましいことになる。

【0005】そこで、必要時にはスタビライザの剛性を発揮させるが、不要時にはスタビライザの剛性を減殺する提案、例えば、特開昭63-121516号公報に開

示されている提案等、種々の提案がある。

【0006】 そして、スタビライザの剛性を減殺する、即ち、スタビライザの剛性を制御する提案は、基本的には、図9に示すように、スタビライザ1がその中間部で車体B側に連結される一方で、その一端1aが車軸側となるウイッシュボーン等の一方のサスペンションアーム2に直接的に連結されるに対して、その他端1bが他方のサスペンションアーム2に伸縮可能に形成されたアクチュエータ3を介して連結されるとしている。

【0007】 そして、アクチュエータ3は、切換バルブ4を介して、図示例では、リザーバたるアキュムレータ5に連通され、切換バルブ4は、外部のコントローラ6からの司令信号でオンオフ作動するように設定され、コントローラ6には車両に配備の各種センサ6a, 6b, 6c, …からの検知信号が入力されるとしている。

【0008】 それ故、上記した従来提案としてのスタビライザの剛性制御構造によれば、車両の走行速度、ハンドルの操作角、車両が旋回する際の横方向の加速度等が相応のセンサ6a, 6b, 6c, …で検知されてコントローラ6に入力され、該コントローラ6からの司令信号で切換バルブ4がオンオフ作動されることで、アクチュエータ3の伸縮作動及び不作動が選択されてスタビライザ1の剛性制御が可能とされることになる。

## 【0009】

【発明が解決しようとする課題】 しかしながら、上記した従来例としてのスタビライザの剛性制御構造にあっては、その具現化の結果たる装置類において、切換バルブ4やアキュムレータ5が必須になるのはともかく、切換バルブ4をオンオフ作動させるための多くの関連部品類が必須になる。

【0010】 即ち、切換バルブ4をオンオフ作動させるコントローラ6、該コントローラ6に接続される各種センサ6a, 6b, 6c, …、並びに、コントローラ6と各種センサ6a, 6b, 6c, …及び切換バルブ4とを結線する各リード線、等の関連部品類が必須になる。

【0011】 従って、所謂部品点数が多くなるが故に該装置類の複雑化が招来され易くなると共に該装置類の製品コストの低廉化を期待し得なくし、また、該装置類の車両への装備の際に、各種センサ6a, 6b, 6c, …及びコントローラ6の所定位置への配置作業が必須になるが故に手間が掛ることになってその汎用性の向上を期待し得なくする危惧がある。

【0012】 この発明は、前記した事情を鑑みて創案されたものであって、その目的とするところは、スタビライザの剛性制御を可能にすることは勿論のこと、その具現化にあって部品点数の削減を可能にして、製品コストの低廉化と汎用性の向上を期待するに最適となるスタビライザの剛性制御構造を提供することである。

## 【0013】

【課題を解決するための手段】 上記した目的を達成する

ために、この発明の基本的な構成を、中間部が車体側に連結され両端が車軸側に連結されるスタビライザと、該スタビライザにおける剛性の減殺を可能にするアクチュエータと、該アクチュエータの作動不作動を選択する切換バルブと、を有してなるスタビライザの剛性制御構造において、切換バルブが車体におけるロール現象に起因する車体横方向の慣性力で切り換えられるように形成されてなると共に、慣性力が車体内に配在される慣性体の移動によって得られるように形成されてなるスタビライザの剛性制御構造そして、より具体的には、慣性体が車体側内に上端が連結される縦ロッドの下端に連設された分銅体からなると共に、縦ロッドに一端が連結された横ロッドの他端が切換バルブに連結されてなるとし、また、この場合に、好ましくは、分銅体、縦ロッドまたは横ロッドのいずれかに中立スプリングが連結されてなるとする。

【0014】そしてまた、より具体的には、アクチュエータが片ロッドシリンダあるいは両ロッドシリンダとされてされ、若しくは、アクチュエータがスタビライザの中間部に配設されるロータリアクチュエータとされてなるとする。

#### 【0015】

【作用】それ故、車両にロール現象の原因となる車体横方向の慣性が作用すると、車体内に配在されている慣性体が横方向に移動し、このときの慣性体による変位で切換バルブが切り換えられる。

【0016】切換バルブが切り換えられると、例えば、片ロッドシリンダからなるアクチュエータと、リザーバーたる、例えば、アクチュエータとの連通が遮断されてアクチュエータの作動が阻止され、該アクチュエータが連結されているスタビライザの剛性がそのまま車軸側に伝達される。

【0017】このとき、アクチュエータが両ロッドシリンダからなる場合には、該両ロッドシリンダにおける両側室の相互連通が阻止されて該両ロッドシリンダの伸縮が阻止され、該両ロッドシリンダ、即ち、アクチュエータに連結されているスタビライザの剛性がそのまま車軸側に伝達される。

【0018】また、アクチュエータがロータリアクチュエータからなる場合には、該ロータリアクチュエータにおける両側室の相互連通が阻止されて該ロータリアクチュエータの作動が阻止され、該ロータリアクチュエータ、即ち、アクチュエータに連結されているスタビライザの剛性がそのまま車軸側に伝達される。

【0019】一方、慣性体が縦ロッドを介して揺動可能に吊持された分銅体からなる場合には、車両にロール現象の原因となる車体横方向の慣性が作用すると、該分銅体が横方向に移動し、即ち、揺動し、このとき、縦ロッドに連結されている横ロッドが横方向に移動することで、切換バルブが切り換えられる。

【0020】そして、分銅体、縦ロッドあるいは横ロッドに中立スプリングが連結されてなる場合は、車両におけるロール現象の解消時に、分銅体が速やかに静止状態に復帰する。

【0021】分銅体、即ち、慣性体が静止状態に復帰すると、慣性力が解消され切換バルブが旧状に復帰し、アクチュエータの作動を可能にする。

#### 【0022】

【実施例】以下、図示した実施例に基づいてこの発明を説明するが、図1に示すように、この発明の一実施例に係るスタビライザの剛性制御構造は、スタビライザ1と、アクチュエータ3と、切換バルブ4と、切換手段7と、を有してなる。

【0023】少し説明すると、スタビライザ1は、その中間部が車体B側に連結され、その一端1aが車軸側となるウイッシュボーン等の一方のサスペンションアーム2に直接的に連結され、その他端1bが他方のサスペンションアーム2にアクチュエータ3を介して連結されている。

【0024】アクチュエータ3は、図示例にあっては、片ロッドシリンダからなり、該片ロッドシリンダにおける油室3aが切換バルブ4を介して、図示例では、リザーバーたるアクチュエータ5に連通されている。

【0025】尚、図示例にあっては、片ロッドシリンダにおけるシリンダ体がサスペンションアーム2に固設され、片ロッドシリンダにおけるロッド体がスタビライザ1の他端1bに連結されている。

【0026】切換バルブ4は、静止位置たる連通ポジション4aと切換位置たる二つの遮断ポジション4b, 4cを有するように形成されてなるもので、後述する切換手段7によって連通ポジション4aからいずれかの遮断ポジション4b, 4cに切り換えられるように設定されている。

【0027】切換手段7は、車体Bにおけるロール現象に起因する車体横方向の慣性力で切換バルブ4を連通ポジション4aからいずれかの切換ポジション4b, 4cに切り換えるように形成されているもので、慣性力は、この実施例にあっては、車体B内、即ち、車体側のロール軸位置Aに配在される慣性体の移動によって得られるように設定されている。

【0028】そして、図示例にあって、切換手段7は、慣性体が分銅体71からなるとし、該分銅体71が車体B側のロール軸位置Aに上端が連結される縦ロッド72の下端に連設されてなる一方で、縦ロッド72に一端が連結された横ロッド73の他端が切換バルブ4に連結されてなるとしている。

【0029】そしてまた、図示例にあって、切換手段7は、縦ロッド72に一对のスプリング74, 75からなる中立スプリングが連結されてなるとしている。

【0030】該中立スプリングの配設で、車両における

車体横方向の慣性力の解消時に、慣性体たる分銅体71が速やかに静止状態に復帰し得ることになる。

【0031】従って、上記一対のスプリング74、75からなる中立スプリングは、図示例に代えて、これが分銅体71あるいは横ロッド73に連設されても良い。

【0032】尚、上記一対のスプリング74、75の各基端は、車体B側に連結されていること勿論である。

【0033】以上のように形成されたこの実施例に係るスタビライザの剛性制御構造にあっては、車両が旋回してロール現象の原因となる車体横方向の慣性力が発現されると、切換手段7において、車体B側のロール軸位置Aに吊持される状態に配在されている慣性体たる分銅体71が所謂外側に振られるように揺動して横方向に、例えば、図1中で右方向に移動することになる。

【0034】そして、このときの分銅体71による慣性力が切換手段7を構成する縦ロッド72及び横ロッド73を介して切換バルブ4に作用し、該切換バルブ4が連通ポジション4aから遮断ポジション4bに切り換えられる。

【0035】切換バルブ4が遮断ポジション4bに切り換えられると、それまでのアクチュエータ3における油室3aとアクチュエータ5との連通が遮断されてアクチュエータ3の作動が阻止されることになり、該アクチュエータ3が連結されているスタビライザ1の剛性がそのまま車軸側に伝達される状態になる。

【0036】車両の旋回が終了して車体横方向の慣性力が解消されると、分銅体71による慣性力が解消されることになり、切換バルブ4が遮断ポジション4bから連通ポジション4aに切り換えられる。

【0037】その結果、アクチュエータ3における油室3aとアクチュエータ5とが再び連通状態におかれ、該アクチュエータ3の作動が可能にされて該アクチュエータ3に連結されているスタビライザ1の剛性が車軸側に伝達されなくなる。

【0038】そして、図示例のように、分銅体71を吊持する縦ロッド72に一対のスプリング74、75からなる中立スプリングが連結されている場合には、車両におけるロール現象の解消時に、分銅体71が速やかに静止状態に復帰する。

【0039】尚、図示しないが、中立スプリングに並列してダンパを設けるとしても良く、この場合には、切換バルブ4の振動やチャタリングを効果的に防止できることになる点で有利となる。

【0040】図2は、この発明に係るスタビライザの剛性制御構造の他の実施例を示すもので、この実施例では、特に、アクチュエータ3が両ロッドシリンダからなるとして、該両ロッドシリンダにおける各油室3a、3bが切換バルブ4を介して相互に連通されるように設定されている。

【0041】従って、この実施例による場合には、前記

した図1に示す実施例に比較して、切換バルブ4とアクチュエータ3との間における配管が増える不利があるが、アクチュエータ5を必須としない点で有利となる。

【0042】尚、この実施例において、両ロッドシリンダにおけるシリンダ体は、サスペンションアーム2に固設され、両ロッドシリンダにおけるロッド体は、図中で上端となる一端がスタビライザ1に連結され、ロッド体の図中で下端となる自由端たる他端がサスペンションアーム2を貫通した状態で該サスペンションアーム2に連設のカバー3cによって被覆されている。

【0043】一方、この実施例における切換バルブ4は、具体的には、図3に示すように、スプール41を有するスプールタイプに形成されるのが好ましい。

【0044】このとき、該切換バルブ4において、スプール41は、そのランド部41a、41bがそれぞれ対向する環状溝42、43に対して、アンダーラップLを有することになるように設定されるのが好ましい。

【0045】切換バルブ4が上記のアンダーラップLを有するように設定されることで、該切換バルブ4に外力が作用することになっても、即ち、切換手段7からの慣性力が作用することになっても、その大きさによっては該切換バルブ4を切換作動させないことが可能になり、その結果、車両に際立ったロール現象が招来されない限り、スタビライザ1の剛性制御を実現しないように設定し得ることになる。

【0046】尚、上記環状溝42、43は、それぞれポート42a、43aを介して両ロッドシリンダにおける各油室3a、3bに連通されている。

【0047】ところで、この発明において切換バルブ4は、これが車体Bにおけるロール現象に起因する慣性力で切り換えられるように形成されてなるとしている。

【0048】そこで、このことを勘案すると、上記したスプールタイプの切換バルブ4については、これが図4に示すように構成されるとしても良いことになる。

【0049】即ち、図4に示す切換バルブ4は、スプール41自体が慣性体に設定されているとするもので、この実施例による場合には、前記した切換手段7、特に、分銅体71からなる慣性体、縦ロッド72及び横ロッド73の配設が不要になる点で有利となる。

【0050】また、この実施例による場合には、中立スプリングを構成する一対のスプリング44、45が各ランド部41c、41bを摺動可能に収装する容室46、47内に収装されるのが好ましい。

【0051】尚、この実施例にあっては、該切換バルブ4がスプール41の軸方向が車体横方向と一致するように配在されること勿論である。

【0052】図5は、この発明に係るスタビライザの剛性制御構造の他の実施例を示すもので、この実施例では、特に、アクチュエータ3がロータリアクチュエータ30からなり、これがスタビライザ1の中間部に配在さ

れてなるとしている。

【0053】尚、この実施例にあって、図示しないが、スタビライザ1の他端1bは、該スタビライザ1の一端1aと同様に車軸側たるサスペンションアーム2に直接的に連結されている。

【0054】ロータリアクチュエータ30は、図6に示すように、従来から提案されているこの種のものと同様に、ハウジング31内にロータ32を有する構造に形成されて、ハウジング31におけるセバレータ31a, 31bと、ロータ32におけるペーン32a, 32bと、の間に油室33, 34, 35, 36を区画する構造に形成されている。

【0055】そして、油室33と油室36及び油室34と油室35は、ロータ32のロータ軸部32cに開穿のポート32d, 32eを介して相互に連通可能とされる一方で、油室33及び油室35がハウジング31に開穿の開口31c, 31dを介して外部の切換バルブ4に連通されるとしている。

【0056】尚、この実施例における切換バルブ4は、図2に示す実施例の場合と同様に、通常、図3に示すようなスプールタイプのものとされる。

【0057】また、図示しないが、上記ロータ軸部32cにスタビライザ1の中間部が連設されること勿論である。

【0058】従って、この実施例による場合には、前記した図1及び図2に示す実施例の場合に比較して、スタビライザ1についての設計変更を要する点で不利があるが、スタビライザ1の、特に、サスペンションアーム2への取付作業が容易になる点で有利となる。

【0059】図7は、この発明に係るスタビライザの剛性制御構造の他の実施例を示すもので、この実施例は、車両における前輪側及び後輪側にそれぞれスタビライザ1が配在される場合に、各側のスタビライザ1における剛性がそれぞれ反対側に配在された切換バルブ4f, 4rで制御されるとするものである。

【0060】即ち、図中で左側となる前輪側に配設のスタビライザ1における他端1b及び図中で右側となる後輪側に配設のスタビライザ1における他端1bは、それぞれのアクチュエータ3f, 3rを介して各側のサスペンションアーム2に連結されているが、前輪側のアクチュエータ3fは、後輪側に配在の切換バルブ4fに、また、後輪側のアクチュエータ3rは、前輪側に配在の切換バルブ4rに、それぞれ連通されるとしている。

【0061】尚、この実施例にあって、アクチュエータ3f, 3r及び切換バルブ4f, 4rは、前記した図1に示す実施例の場合と同様に、片ロッドシリング及びオノフ弁からなるとしている。

【0062】また、各側の切換バルブ4f, 4rは、それぞれの切換手段7(図示せず)に連結され、一つアクチュエータ5に連通されている。

【0063】そして、各側のスタビライザ1の一端1aは、サスペンションアーム2に直接的に連結されている。

【0064】それ故、この実施例による場合には、車両における前後輪側でそれぞれのスタビライザ1の剛性を制御することが可能になるのは勿論のこと、各側のスタビライザ1の剛性を制御するアクチュエータ3f, 3rが反対側に配設された切換バルブ4f, 4r、即ち、反対側に配設された切換手段7によって切り換えられる切換バルブ4f, 4rでその作動不作動が選択されることになる。

【0065】その結果、前後輪側において異なったタイミングで前後輪側におけるロール制御を実現できることになり、例えば、車両が旋回を開始して前輪側にロール現象が発現されるとき、このことに起因して後輪側におけるスタビライザ1の剛性を高め後輪側に所謂踏ん張りを実現させることができくなる。

【0066】また、車両が旋回を終了して前輪側におけるロール現象が解消されるときに、後輪側におけるロール現象に起因して前輪側におけるスタビライザ1の剛性を高め前輪側に所謂踏ん張りを実現させることができくなる。

【0067】そして、この車両の旋回終了時に前輪側におけるロール現象の解消に起因して後輪側におけるスタビライザ1の剛性が低下され、後輪側における乗り心地を良化することが可能になる。

【0068】図8は、前記した図7の実施例を簡略化したもので、この実施例では、前後輪側のそれぞれのスタビライザ1における剛性が単一の切換バルブ4で制御されるとするものである。

【0069】尚、この実施例における切換バルブ4は、図示しないが、車体B側のロール軸位置Aに位置決められた切換手段7に連結される状態に配在されること勿論で、具体的には、ランド部やポートの数が適宜に設定された図3に示すようなスプールタイプとされる。

【0070】それ故、この実施例による場合には、単一の切換バルブ4で前後輪側の各スタビライザ1の剛性を制御することが可能になるのは勿論、前記した図7の実施例の場合に比較して、前後輪側において異なったタイミングで前後輪側におけるロール制御を実現できない点で不利があるが、該スタビライザの剛性制御構造を具現化する装置類の車両への架装作業を容易にする点で有利となる。

【0071】前記した実施例では、切換バルブ4がスプールタイプに形成されている場合を主なる例にしたが、この発明において、切換バルブ4が車体Bにおけるロール現象に起因する慣性力で切り換えられることからすれば、そして、慣性力が切換手段7における慣性体、即ち、分銅体71の揺動で得られることからすれば、切換バルブ4がロータリバルブからなり、分銅体71の揺動

で回転する軸がロータリバルブにおけるロータ軸を回転させるように設定されるとても良い。

【0072】そして、切換バルブ4がスプールタイプに代えてロータリバルブとされる場合には、大旨、切換バルブ4のコンパクト化が実現可能になる点で有利となる。

### 【0073】

【発明の効果】以上のように、この発明にあっては、片ロッドシリンダ、両ロッドシリンダあるいはロータリアクチュエータからなるアクチュエータを介してではあるが、スタビライザにおける剛性制御を可能にする切換バルブが車体におけるロール現象に起因する車体横方向の慣性力で切り換えられると共に、慣性力が車体内に配在される慣性体の移動によって得られるから、この種の従来のスタビライザの剛性制御構造に比較して、コントローラやこれに接続される各種センサ類、及びこれらの結線が不要になる。

【0074】そして、慣性体が車体内に上端が連結される縦ロッドの下端に連設された分銅体からなり、縦ロッドに一端が連結された横ロッドの他端が切換バルブに連結される場合には、言わばダイレクトに切換バルブを切換操作させることができになり、切換バルブの作動に確実性を持たせることができになり、電気的故障を危惧しなくて済む。

【0075】また、上記分銅体、縦ロッドあるいは横ロッドのいずれかに中立スプリングが連結される場合には、車体におけるロール現象が解消されるとき、速やかに分銅体たる慣性体を静止状態に復帰させ得ることになる。

【0076】そしてまた、アクチュエータがスタビライザの中間部に配設されるロータリアクチュエータとされる場合には、アクチュエータが片ロッドシリンダあるいは両ロッドシリンダからなる場合に比較して、スタビライザの設計変更だけで済み、該スタビライザの車体への架装を容易にする。

【0077】そしてさらに、前後輪側にそれぞれ配設されるスタビライザがそれぞれの反対側に配在される切換バルブ、即ち、それぞれの反対側に配設された切換手段で切り換えられる切換バルブによって剛性制御される場合には、前後輪側でそれぞれのスタビライザの剛性制御が可能になるのは勿論のこと、各側のスタビライザの剛

性制御を前後輪側で異なったタイミングで実現して、車両における操縦性や乗り心地を改善することを可能にする。

【0078】その結果、この発明によれば、スタビライザの剛性制御を可能にするのは勿論のこと、その具現化にあって部品点数の削減を可能にして、製品コストの低廉化と汎用性の向上を期待するに最適となる利点がある。

### 【図面の簡単な説明】

10 10 【図1】この発明の一実施例に係るスタビライザの剛性制御構造を示す概略斜視図である。

【図2】他の実施例に係るスタビライザの剛性制御構造をスタビライザ及びサスペンションアームを一部破断した状態で示す概略図である。

【図3】切換バルブの一実施例を示す部分断面図である。

【図4】他の実施例に係る切換バルブを図3と同様に示す部分断面図である。

20 20 【図5】他の実施例に係るスタビライザの剛性制御構造を両端を破断したスタビライザと共に示す部分正面図である。

【図6】図5に示すロータリアクチュエータを示す縦断面図である。

【図7】他の実施例に係るスタビライザの剛性制御構造を示す概略平面図である。

【図8】他の実施例に係るスタビライザの剛性制御構造を図7と同様に示す概略平面図である。

【図9】従来例としてのスタビライザの剛性制御構造を図1と同様に示す概略斜視図である。

### 30 【符号の説明】

1 スタビライザ

2 サスペンションアーム

3, 3f, 3r アクチュエータ

4, 4f, 4r 切換バルブ

71 慣性体たる分銅体

72 縦ロッド

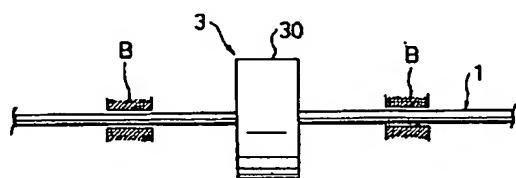
73 横ロッド

74, 75 中立スプリングを構成するスプリング

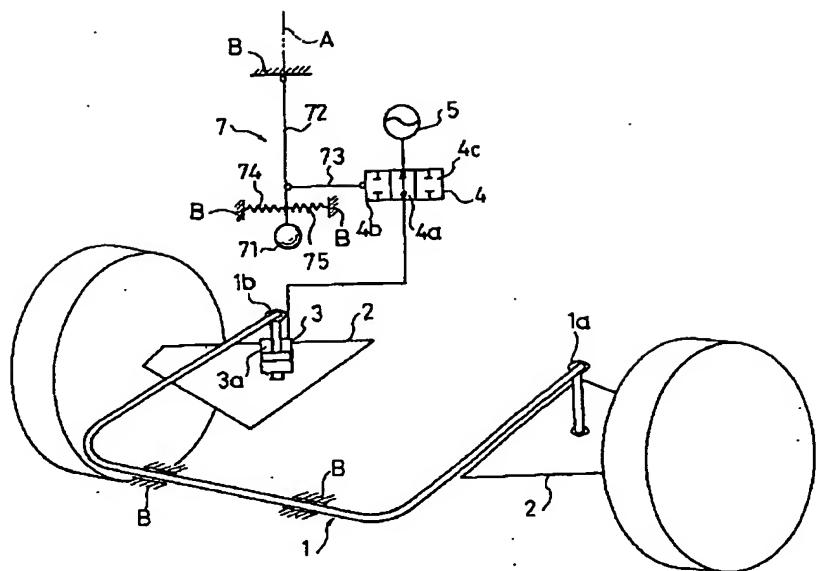
A ロール軸位置

40 B 車体

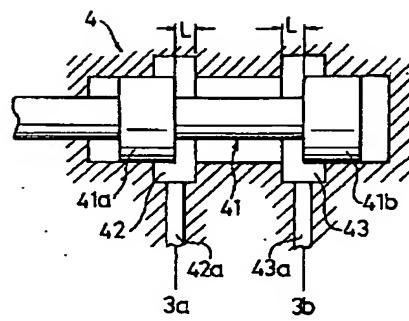
【図5】



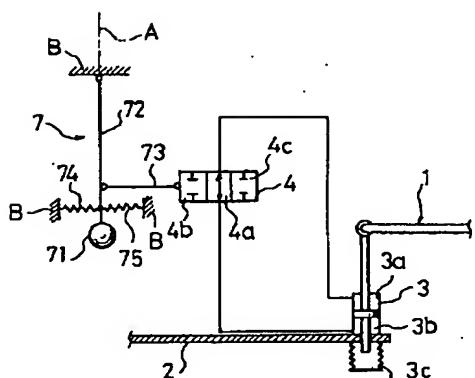
【図1】



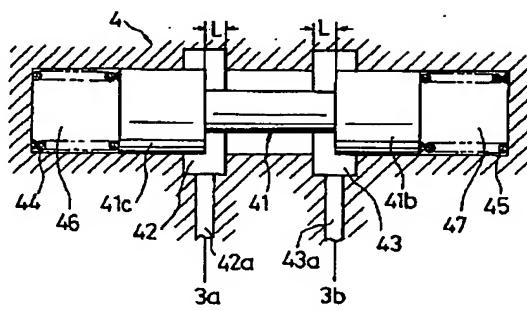
【図3】



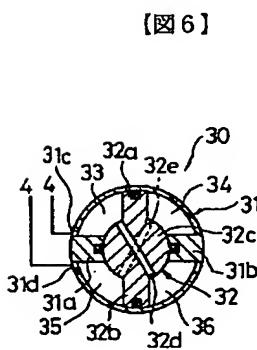
【図2】



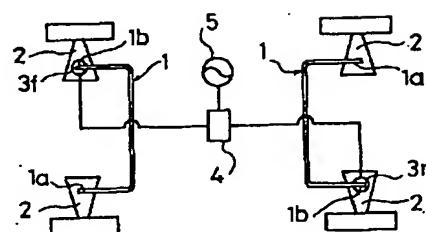
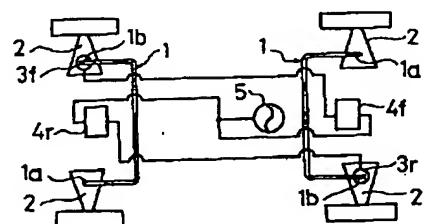
【図4】



【図8】



【図7】



【図9】

